

## 研究ノート

地域の拠点機能に求められる道の駅のあり方  
——道の駅博物館の地域に果たす役割と課題——

落 合 知 子

(長崎国際大学 人間社会学部 国際観光学科)

The State of Roadside Stations Required to  
Function as Regional Hubs:

## The Role of Roadside Station Museums in the Region and Related Issues

Tomoko OCHIAI

(Dept. of International Tourism, Faculty of Human and Social Studies,  
Nagasaki International University)

## Abstract

This paper attempts to observe the role that roadside stations play in modern society and related future issues with a focus on “roadside station museums.” “Roadside stations” are drawing particular attention as disaster protection centers, and the roles and functions required of “roadside stations” are gradually changing. This paper discusses the mission of evolving roadside stations and the role that “roadside station museums” should play as regional hubs for interaction using “roadside station museums” in Nagasaki and Iwate Prefectures as examples. This proposal for “roadside station museums” is expected to provide a new way for visitors to use roadside stations when they visit. In addition, this paper is expected to be of assistance in making fundamental improvements to “roadside station museums” and increasing the number of curators hired.

## Key words

Roadside station, Roadside station museum, Disaster protection center, Regional vitalization

## 要 旨

本稿は、現代社会における「道の駅」が果たす役割と今後の課題について、「道の駅博物館」に焦点を充てながら考察を試みるものである。特に「道の駅」は防災拠点として注目されており、「道の駅」が果たす役割と求められる機能は従来のものから少しずつ変化しているのが現状である。進化する「道の駅」の目的理念と、地域の交流拠点として「道の駅博物館」が果たすべき役割について、長崎県と岩手県の「道の駅博物館」を事例として論じる。この「道の駅博物館」の提唱は、利用者が道の駅を訪れる際の新たな活用方法となることが期待できるものである。さらに本稿は、「道の駅博物館」の資質の向上と学芸員採用の増加の一助になることを期待するものである。

## キーワード

道の駅、道の駅博物館、防災拠点、地域活性化

## はじめに

地域と関わりの深い博物館は、その地域の郷土資料館をはじめとして、郷土出身者を顕彰する偉人館や記念館、文学館、さらには市町村立博物館等々が挙げられる。しかし、これらの博物館が必ずしも地域に直結し、地域の人々と常に交流を持っているとは言い難いのが現状である。本稿は、2008年に「道の駅博物館の研究」<sup>1)</sup>で提唱した道の駅に附帯する博物館に焦点をあてながら、それらが地域に果たすべき役割と課題、また現代社会に求められる道の駅のあり方について考察を試みるものである。

### 1. 「道の駅」の概要

道の駅は、1990年に広島で開催された中国地域づくり交流会シンポジウムに於いて「道路に駅があってもいいのではないか」という提案がきっかけとなって試みられた事業である。地域振興空間と快適な利用空間が一体化となり、サービスの高度化と多様化が図られた点が特徴である。そして、この試みが建設省（現国土交通省）に評価され、1991年10月～1992年4月の間に、山口県・岐阜県・栃木県に於いて道の駅が試験的に設置された。1993年4月には第1回目の登録を見るに至り、全国103箇所まで道の駅が登録され、毎年40～50箇所の増加が見込まれ、その数は増え続けているのが現状である。

路線に駅があるのと同様に、一般道路にも駅をという発想から生まれた道の駅は、人と街とを繋ぐ交流ステーションになっており、それは休憩のために立ち寄る単なる駐車場という概念ではない。地域の文化や歴史、名所や特産物を紹介する情報交換の場としての個性豊かな道の駅が展開されているのである。

道の駅の基本コンセプトは休憩機能、情報発信機能、地域連携機能で、情報発信のニーズは道の駅の利用者の大半を占め、地域の道路情報のみならず、歴史・文化・観光等の情報発信の公的な施設としての役割が評価されている。また、地域連携機能は文化教養施設、観光レクリ

エーション施設などの地域振興施設とされ、まさに道の駅博物館は情報発信機能と地域連携機能の両者を兼ね備えた施設と言えるのである。道の駅の目的にも「地域の振興に寄与」としており、文化的施設が地域振興に果たすべき役割は大きいのである。

今日、我が国の津々浦々に道の駅が設置され、その利用者数も年々増加する中で、道の駅自体も地域の特質を打ち出し、質の高い施設が多くなってきた。当該地域の文化に触れることができる施設として博物館や美術館を設置している道の駅も現在265駅を数え、その在り方も様々である。道の駅はその地域文化の情報発信としての役割を有していることから、その地域の特色ある博物館施設が設置されていることが多い。著名な人物を輩出した地域であれば、その功績を称えて市町村が記念館を建設し、その地域の特色ある工芸品に関する館や、民俗・芸能に関する歴史民俗資料館も多くみられる。また、国の重要文化財の古民家を核として、それを観光資源として活用するために後付けで道の駅を建設することもある。いずれの場合も地域に深く関わりのある博物館が特徴であり、文化の伝承、情報発信の場としての役割は大きい。

以上のことから道の駅に附帯する博物館は、郷土博物館としての役割を充分果たし得る施設であり、地域創生に寄与できる施設と言えるのである。

### 2. 地域活性化の拠点としての「道の駅博物館」

第1回目の登録から20年以上が経過し、道の駅も今日の社会情勢に適合した経営が求められている。国土交通省は、2015年1月30日に地方創生の核となる道の駅を重点的に応援するとし、重点「道の駅」の選定を発表した<sup>2)</sup>。道の駅は、1993年の制度創設以来、全国の1,059箇所（2015年4月現在）で展開され、地元の名産や地域観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上に貢献している。この道の駅は、経済の

好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、関係機関と連携して特に優れた取組みをする道の駅を選定したものである。重点的に応援する取組みを実施するために、2014年に①全国モデル「道の駅」（選定数全6箇所）、②重点「道の駅」（選定数全35箇所）、③重点「道の駅」候補（選定数全49箇所）が選定された。

①の全国モデル「道の駅」は、地域活性化の拠点として特に優れた機能を継続的に発揮していると認められる、既存の道の駅を対象に国土交通大臣が選定したものである。観光・産業・福祉・防災、地域資源の活用や地域の課題解決を図るための地域のゲートウェイや地域センターとして機能し、道の駅を設置してから10年以上継続的に地域に貢献していることが選定条件となっている。（表1）

次に、全国に設置された道の駅1,059箇所のうち、博物館施設を伴う道の駅は265（2015年10月現在）を確認しており、これはおよそ25%の設置率に当たる。つまり4箇所の道の駅のうち1箇所は、何らかの博物館施設を伴う道の駅であると言えるのである。

具体的に道の駅博物館は、博物館・美術館・資料館・記念館・郷土館・デジタルミュージアム・情報館・科学館・ビジターセンター・野外博物館・植物園・薬草園・水族館・動物園・昆虫館・移築民家・生家・史跡整備・時代村・町並み復元・学校博物館・エコミュージアム・埋蔵文化財センター・ギャラリー等で、道の駅に

附帯する博物館は多岐に亘るジャンルで展開されている。

道の駅博物館は基本的に博物館の4大機能（収集・保管・展示・調査研究）のいずれかを行っている施設であれば、その規模は問わずに道の駅附属の博物館と見做した。したがって、写真だけを展示しているギャラリーなどは本来博物館施設ではないが、利用者との交流の場という観点から考慮して、これらも道の駅博物館に含めている。

表1の全国モデル「道の駅」に於いて、道の駅「もてぎ」と「とみうら」に博物館施設が設置されているが、これらの展示施設は博物館の定義からは乖離したものである。しかし、現代社会に求められる防災に関連した展示、また市民交流を図る場という点を考慮して道の駅博物館の範疇に含めた。

道の駅「もてぎ」の旧古田土雅堂邸は、明治初期から大正時代にかけてアメリカで活躍した日本画家古田土雅堂の住宅である。古田土が宇都宮に帰国する際に輸入したツーバイフォー工法の建物で、当時から話題を集め、美術科生がスケッチに訪れるなど、ホワイトハウスとも称された近代住宅の歴史上、貴重な建築物となっている。

同じく茂木町防災館は、太陽光発電利用の照明や非常用電源、物資保管倉庫等を備えた防災施設で、通常は休憩所として利用できる。1階は防災用品の展示や、茂木の大水害を中心とした、災害の写真が展示されている。

道の駅	市町村	博物館施設
遠野風の丘	岩手県遠野市	
もてぎ	栃木県茂木町	旧古田土雅堂邸・茂木町防災館
川場田園プラザ	群馬県川場村	
とみうら	千葉県南房総市	枇杷倶楽部ギャラリー
萩しーまーと	山口県萩市	
内子フレッシュパークからり	愛媛県内子町	

表1 全国モデル「道の駅」

道の駅「とみうら」の枇杷倶楽部ギャラリーは南房総市が開設した公共の施設で、一般市民が利用できるギャラリーとなっている。

②の重点「道の駅」は全国に35箇所選定され、地域活性化の拠点となる優れた企画性と今後の重点支援で効果的な取組みが期待できる道の駅である。道の駅の整備企画段階から国土交通大臣が選定し、取組みの先駆性・効果・実現可能性に基づいて、優れた企画を選定したものである。取組みを広く周知するとともに、取組みの実現に向けて、関係機関が連携し、重点支援をしている。

国土交通省は既に一定の成果を収めている道の駅を分析し、地方創生に発揮する道の駅を「ゲートウェイ型道の駅」と「地域センター型道の駅」に二大別している<sup>3)</sup>。このゲートウェイ型道の駅は地域の顔として機能し、2014年6月に決議決定した日本再興戦略に於いては、世界に通用する魅力ある観光地域づくりと外国人旅行者の受け入れ環境整備のため、道の駅の観光情報提供を推進し、周遊観光を推進する制度を検討している。観光の形態としては有名観光地を巡る「発地型観光」と、地域の食文化を訪ね地域との交流や体験を楽しむ「着地型観光」とがあり、これらを比較すると後者が注目されている傾向にある。また、このゲートウェイ型道の駅のほとんどが防災機能を有している点も特徴と言える。

次いで地域センター型道の駅は地域福祉を主たる機能とする道の駅が5駅あり、高齢者に対するサービスを充実させている点が最も特徴的である。さらに火山や豪雪に対する防災拠点として整備された道の駅も含まれており、現代社会において道の駅に求められる機能は、防災や福祉に特化している傾向にあり、地域を支える拠点の形成が期待できるのである。(表2)

一般的に観光地は、近隣観光資源の案内情報機能を有した上で、広域的な観光ルートを形成することで、より一層当該地域の観光資源の魅力を高めることが期待できる。このようなこと

から、周辺の道の駅と連携を図り、地域の歴史、文化の情報を発信して、地域観光資源の価値や魅力を向上させる取組みが盛んになりつつある。

この重点「道の駅」のうち、現時点で確認できる博物館施設を伴う道の駅は鹿島（ミニ水族館）、すさみ（水族館）、伊豆道の駅ネットワークに属する開国下田みなと（ハーバーミュージアム・JGFA かじきミュージアム）、伊豆のへそ（伊豆ロケミュージアム）、花の三聖苑伊豆松崎（大沢学舎・三聖会堂）であり、博物館施設の設置率は低いのが現状である。

③の重点「道の駅」候補は全国に49箇所選定され、地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組みが期待できる道の駅である。道の駅の整備企画を対象に、地方整備局長等が選定し、取組みの具体化に向けた地域の意欲的な体制整備等に基づき選定される。49箇所のうち、博物館施設を有している道の駅は、パティオにいがた（防災アーカイブ）、白山（仮称）（ジオパーク）、北はりまエコミュージアム（エコミュージアム）、福良（淡路人形浄瑠璃座）、たわらもと（仮称）（文化遺産地域の中間地）、阿蘇（世界遺産・世界ジオパーク）、奄美大島住用（マングローブ原生林）である。

以上の如く、国土交通省は進化する道の駅の機能強化を図り、地方創生の拠点とする先駆的な取組みをモデル箇所として選定し、総合的に支援している。次項では、長崎県と岩手県の道の駅博物館の事例を取り上げ、地域連携の在り方について考察を試みる。

### 3. 地域連携型「道の駅博物館」

#### ① 昆虫館と連携する道の駅—昆虫の里たびら（平戸市たびら昆虫自然園）—

昆虫の里たびらは長崎県平戸市田平町の公益財団法人平戸市振興公社が管理する道の駅である。平戸市振興公社は、公共施設等を利用して、健やかで文化的市民生活の向上と快適な地域社会の実現を図り、夢とゆとりをもって生き生きと暮らせる平戸市の創造に寄与することを目的



として、1994年7月1日に設立された公益財団法人である。道の駅「昆虫の里たびら」には若干の昆虫標本が置かれているものの、展示とは言い難い状況である。しかし、近隣に平戸市振興公社が運営するたびら昆虫自然園があり、道の駅と連携を図っている。経営が同じことから附属博物館としての機能を有していると言える。

たびら昆虫自然園の最大の特徴は、地域の子どものための教育の場として活用されている点である。一般に道の駅はビジター対応の施設と捉えられがちであるが、地域住民にとっての郷土博物館としての役割も大きいと言える。その点が道の駅の大きな特徴であり、果たすべき役割なのである。たびら昆虫自然園は、日本の原風景であった畑、小川、池、雑木林など里山を再現し、生物を自然のままに観察できる施設であ

る。自然園外からの動物は移入しておらず、田平に生息する昆虫の3,000種以上が生息している。これらの昆虫を観察するには解説員が案内し、単独での見学は出来ない。施設を熟知した解説員の案内がなければ小さな昆虫を観察することは難しいことと、自由に施設を開放した場合、昆虫を持ち帰られてしまうリスクを想定しての対応でもあろう。解説員は蝶の幼虫やカブトムシ、その他あらゆる昆虫の棲家を把握しており、1時間ほどの解説で30～60種類の昆虫に出会うことができる。

また、昆虫標本を展示する展示室も有しており、田平・平戸に棲息する昆虫約4,000種類のうちおよそ200種類と寄贈標本である世界の昆虫が展示され、昆虫クイズラリー、標本づくりの実演、昔の遊び体験等のワークショップも行われている。また、高校生以上を対象とした解説員養成講座では自然や昆虫の基礎知識の講義や昆虫園の自然観察と指導方法を実習を通じて学ぶことができる。2012年には太陽光発電設備が設置されて、自然に優しい施設となっている。



たびら昆虫自然園（2015年8月筆者撮影）



館内展示室（2015年8月筆者撮影）

## ② 防災の重要性を後世に伝える道の駅—みずなし本陣（土石流被災家屋保存公園）—

道の駅「みずなし本陣」は、1992年の雲仙普賢岳噴火の影響で発生した、土石流により被災した家屋を保存する「土石流被災家屋保存公園」に隣接して建てられた道の駅である。この土石流被災家屋保存公園は、災害復興計画の重点プロジェクトの一環として整備され、道の駅は地域震災復興の拠点として1999年4月に開設された。

道の駅には雲仙普賢岳噴火時の火砕流と土石流を映像とボディソニックシステム（体感音響装置）を用いて体験できる大火砕流体験館と、火山全般を学習できる火山学習館がある。両施設とも所要時間10分、入館料200円である。

土石流被災家屋保存公園は敷地面積約 6,200m<sup>2</sup>に被災家屋11棟を現地保存（1棟は移築）し、24時間一般公開されており、入館料は無料であ



土石流被災家屋保存公園（2015年11月筆者撮影）



覆い屋保存された被災家屋（2015年11月筆者撮影）

る。11棟のうち、3棟は覆い屋保存されている。

この道の駅は自然の脅威を学ぶ場、そして災害の爪痕を後世に語り継ぐ役割を担っており、震災遺構保存のモデルと成りうる道の駅である。この土石流被災家屋保存公園は、平成新山自然観察センター、島原まゆまロード、雲仙岳災害記念館、旧大野木場小学校跡（火砕流被災遺構）を含めた地域一体を火山体験フィールドミュージアムとして展開している。このような点の保存から面の保存の実践は、地域一体の資源活用に繋がる試みであり、より一層の集客力の高揚が期待できるものである。

#### 4. 「道の駅博物館」の改善点

先ず開館時間について、道の駅の設立目的である情報発信機能やサービスの提供から考えた

場合、道の駅の開館時間が一般的に9時から5時に設定している点は問題である。来館者の多くが他府県からのビジターであるため5時の閉館は早すぎ、博物館施設のみならずその閉館時間に合わせて道の駅自体も同時に閉めてしまうことは更に改善を必要とされる。同様に観光客にとっての早朝利用も考えなければならない。開館時間が10時、11時の道の駅も存在し、せっかく立ち寄ったにもかかわらず利用できないことも多々見受けられる。

また、通常の博物館にならって月曜日を休館日にしている施設や、さらにそれに便乗して道の駅自体が閉まっていることがある。このように観光客相手の施設が一般社会と同じ9時から5時の営業で、且つ定期的な休館日を設けているようではリピート客の確保は難しい。国民へのサービス意識の向上が望まれるものである。

次に入館料については、無料館もあれば、高い入館料を取る館もあり一律ではないが、そのほとんどが展示内容からみても高すぎるのが現状である。当該地域の文化・歴史を知ってもらうことは、地域活性化を図るうえでも重要である。したがって、道の駅博物館は子どもたちの情操教育を育む場であることも重要であり、遊びの中から科学・歴史・文化の芽を育てる意味からも無料にすることを提案したい。

また、道の駅博物館は映像展示のみに始終するもの、パネル、レプリカ、人形など資料保存を考える必要のない展示であることも一因ではあるが、資料保存の意識が薄い。それと同時に施設整備の充実が必要とされる館も多く、専門職員の配置が望まれるのである。学芸員の配置により、来館者に資料の情報発信、展示の充実、文化の伝承のサービス提供が可能となるのである。

学芸員が必要である最大の理由は、それぞれの施設・資料の専門知識を持つ学芸員がいなければ、訪れた人への情報提供ができない点にある。道の駅博物館は休憩で立ち寄ったついでに見学するレベルから、文化施設として質の高い

博物館の位置付けを確立させるには、専門職員である学芸員の配置が必須なのである<sup>4)</sup>。

## 5. 地域博物館としての役割

博物館は文化施設であり、その四大機能は資料の収集・保管・展示・調査研究で、営利目的でないことは言うまでもない。道の駅は地域連携機能を基本コンセプトとしており、道の駅博物館は地域博物館としての役割を担っている施設と言える。道の駅には、各市町村が地域情報を発信すべく、郷土歴史館、伝統工芸館など様々な施設が併設されているが、これらの施設は周知されていないことも多く、利用者の要望に応じて情報のネットワーク化を構成していくことが望まれるのである。

また、食文化は当該地方の特色を顕著に表すものであり、その地方の郷土料理を提供する施設の充実、及びその地方の歴史・文化・芸術・民俗・風土等の情報伝達手段である郷土資料館の設置は必要である。したがって、道の駅が郷土料理を提供し、特産品の土産物の販売を担い、道の駅博物館が当該地域の歴史や文化の情報伝達の場として、つまり郷土資料館として確立すれば、道の駅博物館は完成された郷土資料館となるのである。

それには先ず専門職員である学芸員を置き、施設・展示・内容の充実を図り、資料の拡大に心がけ、地域振興に努め、道の駅博物館としての特色ある研究活動が求められる。道の駅博物館の歴史・文化・芸術等の学問的情報伝達を充実させることは、現代社会における国民全体の知的欲求レベルが高くなった現状からも必要であり、それには博物館の資質の向上を図ることが求められるのである<sup>5)</sup>。

## 6. これからの道の駅の役割—防災と道の駅—

地域の防災計画上に位置付けられ、防災施設（情報装置・非常電源・貯水槽・備蓄設備・仮設トイレ・ヘリポート等）を備えた道の駅が全国で631駅存在しており、防災拠点としての道

の駅は、今後さらに増加することが予想される。また、震災発生後に被災地近隣の道の駅は被災地の救援基地（自衛隊・消防・支援自治体の前線基地・物資の受渡所）と緊急避難者の受け入れや被災地の救援などの支援を実施している。

被災地区で情報通信設備や資機材を有する道の駅は、一時避難所としても活用された。道の駅「南相馬」は臨時避難所及び道路情報の提供、道の駅「三本木」と道の駅「ひらた」は避難所として活用された。また、大型駐車場を有する道の駅は自衛隊の前線基地や消防、警察の捜査拠点や救援物資の中継基地として活用されている。

表2は国土交通省が選定した重点「道の駅」全35箇所のうち、地域センター型の道の駅を表にしたものである。地域センター型は産業振興・地域福祉・防災の3分野に特化した道の駅で、まさに現代社会に求められる機能を有した道の駅である。このような高齢者支援を推進する道の駅や防災を強化した道の駅の出現は、道の駅が地域の核としての重要な役割を担っていると言えるのである。道の駅がこれまでは旅行で立ち寄る休憩所という概念が強かったものが、当該地域住民の為の道の駅として設立されている現状からみても、より一層道の駅に対する地域住民の期待が今後も増大することが予測される。住民が求めるニーズが変化し、それに応える道の駅が増加傾向にあると言えるのである。具体的に地域福祉では宅配サービスや除雪ボランティア、まるごとクリニック構想といった、高齢者支援のための道の駅、火山や豪雪などの災害に対応した総合防災拠点、巨大地震時の避難場所および広域防災拠点、津波タワーの整備等である。

次に重点「道の駅」全35箇所選定以外の道の駅で防災に関連する施設は、道の駅「高田松原」が挙げられる。道の駅「高田松原」は、東北地方太平洋沖地震の津波で周辺の地形や景観は一変し、道の駅は被災建物として津波のエネルギーの大きさや被害を伝える震災遺構として保存さ



道の駅	市町村	特徴
産業振興		
(仮称) 当別	北海道当別町	地域資源の農産物を農商工が連携し6次産業化
(仮称) 常陸太田	茨城県常陸太田市	地場産品を活用した体験・交流
(仮称) 大野	岐阜県大野町	特産品のバラ苗・柿を中心とした産業振興拠点・災害対策
但馬のまほろば	兵庫県朝来市	天空の城「竹田城」を活かした産業・雇用の機能強化
(仮称) にちなん	鳥取県日南町	まちを創生するための拠点（コンパクト・ヴィレッジ）を形成
ゆうひパーク浜田	島根県浜田市	女性・若者の交流拠点・地域産品のオリジナルレシピを発信
地域福祉		
つどいの郷むつざわ	千葉県睦沢町	「スマートウェルネスタウン」の中核拠点
(仮称) 田切の里	長野県飯島町	「道の駅」を地域福祉の拠点とした宅配サービス・防災
瀬替えの郷せんだ	新潟県十日町市	せんだ元気ハウス活用の農業実習・除雪ボランティア
ゆすはら	高知県梼原町	「ゆすはらまるごとクリニック」構想の拠点施設
うきは	福岡県うきは市	高齢者と女性がいいききと働き暮らすための拠点整備
防災		
(仮称) いなわしろ	福島県猪苗代町	火山や豪雪等のあらゆる災害に対応した総合防災拠点・防災ヘリ
あらい	新潟県妙高市	豪雪地帯にあって、環境・観光にも配慮した新たな防災拠点
(仮称) すさみ	和歌山県すさみ町	南海トラフ巨大地震時避難場所の広域防災拠点として整備・水族館
かわうその里すさき	高知県須崎市	津波避難タワー等を新設し地域の防災拠点として防災機能強化

 表2 地域センター型 重点「道の駅」<sup>6)</sup>

れ、防災教育への活用が検討された。松原で唯一流失を免れた「奇跡の一本松」は塩害で枯死したことは周知の通りであるが、現地に残った根は保存処理され、元の位置に復元されて、復興への象徴となっている。

このような復旧復興事業が進められて「復旧まちづくり情報館」が設置された。設置主体は陸前高田市、UR 都市機構岩手震災復興支援本部陸前高田復興支援事務所、清水・西村・青木あすなろ・オリエンタルコンサルタンツ・国際航業陸前高田市震災復旧事業協団体である。

情報館には震災前・震災・緊急対応期の状況、復旧・復興状況、現在の陸前高田市の状況を伝えるパネルと、前述した被災松の根が展示されている。また、「道の駅遺構タピック45」を保存し、高田松原津波復興記念公園と一体的に整備しているほか、陸前高田市と連携して津波の

実情、災害の規模、津波防災文化を国内外に発信する拠点として整備されている。津波防災教育の拠点としての機能を持たせ、震災の実情と教訓を国内・海外に向けて発信するゲートウェイ情報発信機能を整備し、復興と震災の伝承を


 道の駅遺構タピック45<sup>7)</sup>





復旧まちづくり情報館<sup>8)</sup>

地域資源として活用し、新たな拠点を形成している。さらに地域全体のゲートウェイとして周遊を推進（岩手県・三陸沿岸地域7市4町3村・国交省が連携）し、被災の実情や災害規模等を伝承するために震災遺構や実写を効果的に活用している。

## おわりに

本稿は前述の如く「道の駅博物館の研究」で提唱した道の駅博物館の問題と課題を再度見直し、道の駅博物館の資質の向上を図ることを目的として再考を試みた。道の駅本来の目的が大きく変化し、改善と改革が図られている状況の中で、道の駅博物館も地域創生の場としてのあり方を見直すことが必要である。特に専門職員の配置は道の駅博物館の資質向上には必須であり、改善されなければならない問題である。

道の駅は発足以来、地域に根差して進化を遂げてきた。地域活性化や経済効果は言うまでもなく、東日本大震災以降は防災拠点としての役割を果たしている。本来、道の駅は避難所の指定は受けていなかったが、多くの道の駅は柔軟

な対応と重要な役割を果たしてきたのである。

また、阪神淡路大震災の時は博物館も避難所として活用され、想定外の多くの課題を残したことで、その後の防災対策に繋がっていった。博物館を避難所として開放するには資料保存や防犯上の問題があるが、いずれの場合も人命より優先されることはなく、職員や来館者の避難が最優先であることは言うまでもない。

## 注

- 1) 落合知子（2008）「道の駅博物館の研究」『全国大学博物館学講座協議会紀要』第10号、全国大学博物館学講座協議会
- 2) 国土交通省 [http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/next\\_stage.html](http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/next_stage.html)（2015年10月2日閲覧）
- 3) 国土交通省（2014）「進化する「道の駅」の機能強化を図る国の取組～先駆的なモデル箇所選定と関係機関による総合的な支援～」道路行政セミナー
- 4) 注1）と同じ
- 5) 注1）と同じ
- 6) 国土交通省（2014）「進化する「道の駅」の機能強化を図る国の取組～先駆的なモデル箇所選定と関係機関による総合的な支援～」道路行政セミナー  
重点「道の駅」全35箇所表から作成
- 7) 重点道の駅「高田松原」岩手県陸前高田市 HP
- 8) 注7）と同じ

## 参考文献

- 関満博（2011）『道の駅 地域産業振興と交流の拠点』新評論
- 松永桂子（2013）「災害対応から産業復興拠点へ」『地域開発』vol.583 日本地域開発センター
- 関満博（2013）「防災後方支援都市の一つの機能」『地域開発』vol.583 日本地域開発センター